



## ADLFI. Archéologie de la France - Informations

une revue Gallia  
Normandie | 2011

---

# Au large de Dieppe – Épave du train-ferry *HMS Daffodil* (EA 2591)

Prospection inventaire (2011)

Michel Huet

---



### Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/adlfi/76909>

ISSN : 2114-0502

### Éditeur

Ministère de la Culture

### Référence électronique

Michel Huet, « Au large de Dieppe – Épave du train-ferry *HMS Daffodil* (EA 2591) » [notice archéologique], *ADLFI. Archéologie de la France - Informations* [En ligne], Normandie, mis en ligne le 09 juin 2021, consulté le 09 juin 2021. URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/76909>

---

Ce document a été généré automatiquement le 9 juin 2021.

© ministère de la Culture et de la Communication, CNRS

---

# Au large de Dieppe – Épave du train-ferry *HMS Daffodil* (EA 2591)

Prospection inventaire (2011)

Michel Huet

---

## NOTE DE L'ÉDITEUR

Organisme porteur de l'opération : Fédération française d'études et de sports sous-marins

- 1 Les conditions météorologiques n'ont pas permis d'étudier les trois épaves au programme de cette opération ; un coup de vent a laissé la mer impraticable pendant deux jours, et les mouvements de ressac qui ont suivi ont entraîné une visibilité pratiquement nulle autour des épaves situées trop près de la côte, rendant tout travail impossible, voire dangereux. Seul le *HMS Daffodil* dans la zone des six miles nautiques, bénéficiait d'une excellente visibilité.
- 2 L'opération a eu lieu pendant la semaine du 17 au 25 septembre 2011, à raison de deux plongées par jour, et a réuni une dizaine de plongeurs.
- 3 Le *HMS Daffodil* a coulé, en sautant sur une mine, le 18 mars 1945, en quittant Dieppe pour Newhaven.
- 4 Il se présente en deux tronçons, dans le même axe. La partie avant, de la proue à la zone des chaudières, est décalée sur la gauche de la partie arrière, si bien que sa muraille tribord se retrouve dans l'alignement de la muraille bâbord de l'arrière du bateau. Les deux parties sont séparées par un champ de débris d'environ 5 à 6 m de large.
- 5 L'architecture du navire est parfaitement conservée sous le pont principal. Le flanc tribord est plus dégradé, avec de nombreux débris s'étendant sur une dizaine de mètres. Si les appareils de ponts classiques (guindeau, chaînes, écubiers, stoppeurs, chaumards, bittes) ne posent aucun problème d'identification, les structures spécifiques de déplacement et de répartition des éléments roulants (plateaux, treuil

central) sont difficiles à interpréter. Ils constituent cependant une spécificité de ce navire, un centre d'intérêt majeur de ce site, et méritent d'être documentés précisément, car ils représentent une technologie rare, voire unique.

- 6 Il ressort de cette deuxième campagne que l'étude exhaustive de tous les éléments est relativement compliquée, pour une petite équipe, compte-tenu de l'étendu du site, et de sa dynamique (dégradation régulière). La taille de l'épave, 107 m sur 18 m, en deux parties intactes sur deux niveaux, est un obstacle à la précision et à l'exhaustivité des mesures.
- 7 Si le pont principal, soutenu par des entretoises afin de supporter le poids des chargements roulants, est parfaitement conservé, permettant une pénétration dans les cales sans aucun danger, préservant les salles des machines et salles de chauffe, le pont supérieur s'est affaissé. La paroi entre le pont supérieur et le pont principal ne subsiste que dans de rares endroits : avant, tribord et bâbord, coursives arrière bâbord. Le système de mouillage, à l'origine sur le pont supérieur, au-dessus des voies ferrées, se retrouve actuellement sur le plan du pont principal ; le guindeau est tombé à plat, en position centrale ; le tube d'écubier de pont bâbord est tombé sur le sable, en position verticale, l'écubier tribord est à plat sur le pont principal, dépassant légèrement de la muraille ; les bittes à deux bittons sont également tombés à plat, éparpillées sur le pont, mais conservent globalement leur position d'origine.
- 8 La hauteur de l'étrave est de 6,80 m au-dessus du sédiment.
- 9 Sur le flanc tribord se trouve un long bras articulé, mesurant 7,50 m jusqu'au sable. Son rôle n'est pas nettement identifié ; nous pensons qu'il s'agit d'une sorte de perche assurant la stabilité du navire au port.
- 10 Les tourelles portant les mitrailleuses antiaériennes se sont effondrées. Les mitrailleuses proprement dites ont disparu, mais les affûts sont présents, ainsi que plusieurs caisses de munitions. Les protections des tourelles, encore en place sur des images datant de 2005, sont désolidarisées et éparpillées autour des tôles de support, difficiles à identifier au premier coup d'œil. L'usage combiné de la photographie et de la vidéo apporte une aide précieuse à la cartographie, à l'identification et la compréhension des éléments.
- 11 Cette année les principales mesures ont été faites sur la proue. Deux structures mobiles, portant des roues de chemin de fer ont été mesurées et dessinées. Un treuil central, sans aucun doute impliqué dans la mobilisation de ces structures a également été décrit. Les principaux éléments de mouillage ont été mesurés et positionnés par triangulation. Toutes ces composantes ont été positionnées sur un plan d'ensemble ainsi que différentes structures dessinées à partir des photographies et des vidéos.

---

## INDEX

**lieux** <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtSEeAipsBlD>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrt85PmfXV4X4>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrt8MDUnF2rXa>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtazSb4yodMe>

**Année de l'opération** : 2011

**nature** <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/crtBhWSZf1tw8>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtJfkj8NBDMw>

**chronologie** <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrt59R77d1H15>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtIM599oIntc>

## AUTEURS

MICHEL HUET

FFESSM